城端線・氷見線直通化の課題整理

城端線・氷見線の直通化については、両線の運行改善及び利便性向上につながる重要な手段であることから、連携計画において「城端線・氷見線の直通化の課題整理」と位置付け、平成24年度より継続して調査を実施してきたものである。

これまでの調査では、北陸新幹線開業前ということもあり、ダイヤ編成、施設の運用、管理区分、駅構内作業等の状況が不透明ではあったが、高岡駅構内の平面図上にて配線計画を検討し概算整備費の算定や課題整理を実施し、平成25年度において、この概算整備費に対する効果を検証するため、費用対効果分析を実施した。

平成27年度では、北陸新幹線開業後の駅乗降客数調査やOD調査をもとに、直通化により期待される効果等の調査を実施し、城端線・氷見線の直通化は、首都圏とのアクセシビリティを向上させる強力な交流ツールとなることから、交流人口の拡大によるGRP（地域内総生産）の押し上げ効果が期待できるとともに、地域生活利便性向上の効果が期待できるとの結果を得た。

平成28年度は、平成27年度に実施された高岡駅構内の測量結果をもとに、配線計画や施工計画を検討し、より精度の高い概算整備費を算出するとともに、直通ダイヤのシミュレーションを行った。

1 平成28年度城端線・氷見線直通化調査結果

(1) 概算整備費 約30億円

高岡駅構内は、あいの風とやま鉄道線、城端線・氷見線とそれら車両の検修庫に加え、JR貨物線も考慮した複雑な配線形となっている。

そのため、配線を完成するまでに、線路の切り替えを6回行わなければならない。

また、その切り替えごとに電車線設備（架線及びその支持（電柱及びビーム）、電灯電力設備（電線及びその支持物（柱）、ポイント、制御盤等）、通信ケーブル、信号ケーブル等の移設・撤去が必要となっている。

(2) 直通便 日中便を中心として、4往復から8往復が可能（氷見線17、城端線21往復中） （直通ダイヤ検討は、以下の条件のもとで実施）

- ・城端線・氷見線の直通便は、城端線ホームを使用する。このため、城端線ホームから氷見方面へ向かう便及び氷見方面から城端線ホームに入る便が、あいの風とやま鉄道線の上下線と支障する形となる。
- ・あいの風とやま鉄道線と城端線・氷見線を跨る列車が交差する際、列車衝突を避けるため、信号機により運行が制御される。例えば、列車がホームから一定距離内にいる場合、他線から列車が進入できないよう信号機が「赤」の状態となっている。これが「青」に変るまでの必要な交差時分を確保することが必要となる。
- ・この他、城端線・氷見線が単線であり、すれ違いポイントが限定されていることや、高岡駅を通過するJR貨物も考慮した信号システムとなっていることから、弾力的な信号システムを組むことができず、ダイヤ設定に制約を伴う状況である。

2 今後の予定

平成29年度から「城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画」に掲げる取組みが開始され、この計画で、「城端・氷見線の直通化に向けた検討」と位置付けられ、さらに精度を高めて検討を行うこととなっている。

平成29年度では、直通化による利用促進策を検討し、その利用促進策による需要予測を行うとともに、直通便増加策の検討調査を実施する。